Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/594

15. 06. 77

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sick, Breidbach, Dreyer, Ey, Dr. Narjes, Dr. Biedenkopf, Dr. Müller-Hermann, Baron von Wrangel, Stutzer, Eymer (Lübeck), Dr. Müller, Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Dr. Möller und Genossen und der Fraktion der CDU/CSU

Auswirkungen der verkehrswirtschaftlichen Konkurrenz der Staaten des RGW (Comecon) auf die Verkehrswirtschaft der Bundesrepublik Deutschland

Der steigende Umfang der Wirtschaftsbeziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Staaten des RGW in den letzten Jahren hat zu Störungen auf zahlreichen Verkehrsmärkten innerhalb und außerhalb der Grenzen geführt, deren Wirkungen weit über die Interessen der betroffenen Verkehrsunternehmen hinausreichen. Sie haben bereits heute gesamtwirtschaftliche Bedeutung erlangt.

Eine umfassende Analyse der Folgerungen, die sich aus den offensiven Geschäftspraktiken der RGW-Verkehrsunternehmen insbesondere auf die deutsche Straßenverkehrswirtschaft und auf die deutsche See- und Binnenschiffahrt ergeben, liegt bis heute nicht vor. Eine dieser Bedrohung angemessene Politik der Bundesregierung ist nicht zu erkennen. Namentlich ist unklar, wie die Bundesregierung den gesamtwirtschaftlich notwendigen Umfang unserer Verkehrswirtschaft zu bestimmen und zu erhalten gedenkt.

Es gibt bisher keine generellen verkehrs-spezifischen Normen für die Vertretung deutscher Verkehrsinteressen gegenüber Staatshandelsländern. Sowohl die Bestimmungen des Außenwirtschaftsgesetzes, als auch der Musterhandelsvertrag der EWG, als auch der Unterabschnitt „Zusammenarbeit im Handel" der Schlußakte der Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa, meinen handelsspezifische Tatbestände, und werden von den Staatshandelsländern auch nur insoweit angewandt. Die Annahme, daß diese handelsspezifischen Normen auch die Verkehrsbeziehungen einschließen, war offensichtlich trügerisch, weil die Staatshandelsländer in der praktischen Abwicklung der Geschäftsbeziehungen den Verkehrssektor abgekoppelt haben, ohne daß die Bundesregierung dagegen ein-

Druck: Thenée Druck KG, 53 Bonn, Tel.: (02221) 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1, Postfach 821, Goethestr. 56, Tel. (02221) 36 35 51

geschritten ist. Entsprechendes gilt für die Wahrung deutscher Interessen auf Drittmärkten..

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung bekannt, daß im bilateralen Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den östlichen Staatshandelsländern diese ihre Verkehrsinteressen ohne Rücksicht auf die deutsche Verkehrswirtschaft rigoros durchsetzen, so daß heute z. T. monopolähnliche Verhältnisse bestehen?

2. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Staaten des RGW verstärkt in den deutschen Verkehrsmarkt und auch allgemein in den westeuropäischen Verkehrsmarkt eindringen, und daß dies im wesentlichen durch Beteiligung an deutschen Speditionsunternehmen oder durch Gründung eigener Unternehmen geschieht?

3. Ist der Bundesregierung bekannt, daß deutschen Verkehrsunternehmen im Gebiet des RGW der Zugang zu Ladungen fast völlig verwehrt ist?

4. Ist der Bundesregierung bekannt, ob, und wenn ja, in welchen Fällen und in welchem Umfange Ostblockstaaten, die Mitglied des GATT sind, durch ihr Verhalten auf den Verkehrsmärkten gegen die Anti-Dumping-Regeln des GATT verstoßen haben?

5. Ist die Bundesregierung bereit und in der Lage, einen Bericht über die deutsche Wettbewerbslage im Ost-West-Verkehr und ihre voraussichtliche Entwicklung zu erstatten?

6. Ist die Bundesregierung bereit und in der Lage, eine solche Berichterstattung regelmäßig vorzunehmen?

7. Falls die für eine zuverlässige Berichterstattung notwendigen Informationen nicht zur Verfügung stehen, ist die Bundesregierung dann bereit, unverzüglich das für die Bereitstellung solcher Informationen Erforderliche zu veranlassen?

8. Bei welchen Verkehrsträgern und auch welchen Märkten hält die Bundesregierung eine solche Berichterstattung für am vordringlichsten?

9. Ist die Bundesregierung grundsätzlich bereit, durch geeignetes politisches Handeln die Gegenseitigkeit im Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten mit den Staatshandelsländern wiederherzustellen und dauerhaft abzusichern?

10. In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU vom 15. Januar 1976 (Drucksache 7/4583) erklärt die Bundesregierung zu Ziffer 4, daß sie bereit sei, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, wenn die Entwicklung dies erfordert.

    Ist die Bundesregierung heute der Meinung, daß die eingetretenen Entwicklungen Maßnahmen nicht erfordern, oder

ist die Bundesregierung bereit, Maßnahmen im einzelnen zu ergreifen und darzustellen, die erforderlich sind, um einen Bestand der deutschen Verkehrswirtschaft zu sichern.

11. Wenn die Bundesregierung keine Maßnahmen für erforderlich halten sollte, kann sie dann sagen, bis zu welchem Punkt sie meint, die deutschen nationalen Verkehrsinteressen anderen Zielen unterordnen zu sollen, und kann sie sagen, welche Ziele dies wären?

12. Erkennt die Bundesregierung, daß die von ihr in der erwähnten Kleinen Anfrage vom 15. Januar 1976 zu Ziffer 4 abgegebenen Erklärung, bilaterale Seeschiffahrtsabkommen seien geeignet, die gegenseitigen handels- und devisenpolitischen Interessen abzustimmen, nicht mehr ausreichen, um auch die verkehrspolitischen Interessen zu erfassen. Insbesondere auch deswegen nicht, als mit bilateralen Verträgen die Beteiligung östlicher Schiffahrtsunternehmen an überseeischen Verkehren, wo sie als cross-trader auftreten, nicht befriedigend geregelt werden können.

13. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Niederlassungsfreiheit für Unternehmen aus den Staaten des RGW in der Bundesrepublik Deutschland, der eine gleichwertige Betätigungsmöglichkeit in den Staaten des RGW nicht gegenübersteht?

14. Wann und über welche verkehrswirtschaftlichen Konkurrenzprobleme mit Staaten des RGW hat die Bundesrepublik Deutschland die EG befaßt? Welche Ergebnisse sind dabei erzielt worden und wie werden sie beurteilt?

15. Haben sich insbesondere aus den Absichtserklärungen der Bundesregierung in der Antwort auf die Kleine Anfrage vom 15. Januar 1976 zu Ziffer 5 konkrete Regelungen ergeben, und wie sehen solche Regelungen gegebenenfalls aus? Kann die Bundesregierung Angaben über den Stand der Verhandlungen machen?

16. Für welche Aufgaben und Probleme erwartet die Bundesregierung künftig Initiativen der EG?

17. Was hat die Bundesregierung bisher veranlaßt, um sicherzustellen, daß nach Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschiffahrt gesichert ist?

18. Betrachtet die Bundesregierung die sich auf einen Rhein-Main-Donau-Kanal beziehende Verpflichtung des Vertrages von Versailles noch als rechtsgültig?

19. Ist die Bundesregierung grundsätzlich der Meinung, daß die Erhaltung eines bestimmten Anteiles nationalen Verkehrspotentials für die Funktionsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft unerläßlich ist, und hat sie gegebenenfalls Vorstellungen über die Größenordnung?

20. Wie beurteilt die Bundesregierung die Fracht- und Investitionspolitik der sowjetischen Schiffahrt auf den Seeverkehrsmärkten der Welt?

Bonn, den 15. Juni 1977

Sick
Breidbach
Dreyer
Ey
Dr. Narjes
Dr. Biedenkopf
Dr. Müller-Hermann
Baron von Wrangel
Stutzer
Eymer (Lübeck)
Dr. Müller
Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd)
Dr. Möller
Dr. Abelein
Dr. Becker (Frankfurt)
Böhm (Melsungen)
Erhard (Bad Schwalbach)
Dr. George
Frau Hoffmann (Hoya)
Dr. Hüsch
Dr. Jahn (Münster)
Dr. Köhler (Wolfsburg)
Köster
Lampersbach
Milz
Dr. Pinger
Sauer (Salzgitter)
Dr. Schäuble
Dr. Stark (Nürtingen)
Dr. Stavenhagen
Tillmann
Zeyer